

Immersion de déchets en mer—Loi

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Je remercie les députés de leur appui. Je vais continuer à insister sur ce point. Toutefois, au cours de la réunion, cette histoire de Port Angeles a pris une nouvelle tournure assez dangereuse, tournure que je ne connaissais pas, et j'aimerais que tous les députés soient au courant. L'un des membres de la Chambre des représentants des États-Unis, représentant l'état de Washington, qui participe à nos échanges de vues sur cette question, m'a dit que les installations de déchargement que l'état de Washington propose de construire à Port Angeles seront construites uniquement quand on aura augmenté la capacité de la raffinerie de Cherry Point. Entretemps, tout le pétrole que la raffinerie de Cherry Point peut traiter à l'heure actuelle et qui ne peut être transporté par le pipe line de la Trans-Mountain sera acheminé par mer. Nous aurons donc des bateaux battant pavillon panaméen et libérien, dont un grand nombre sont de vieux rafiots, qui descendront le détroit Juan de Fuca et remonteront le détroit de Rosario pour alimenter la raffinerie de Cherry Point. Et cela va continuer même quand les nouveaux bateaux américains seront construits.

Si l'on décide—et c'est très hypothétique—d'accroître la capacité de raffinage de Cherry Point, de nouvelles installations seront construites à Port Angeles, de façon que les navires puissent y décharger et que le pétrole soit acheminé par oléoduc jusqu'aux raffineries de Cherry Point. Je ne crois pas que ce soit satisfaisant. Le ministre a-t-il été dupé? Peut-être. Les faits n'ont peut-être pas tous été exposés au cours des négociations. De toute façon, j'espère que l'honorable représentant se renseignera davantage sur la question pour pouvoir la régler. Je voudrais me tromper, mais c'est l'impression claire et nette que m'a donnée le délégué de la Chambre des représentants, en fin de semaine.

Le ministre s'est dit satisfait des améliorations apportées aux installations de guidage des navires par le ministre des Transports (M. Marchand) et je crois que c'est une bonne chose. Il reste beaucoup à faire dans ce domaine. Nous devrions avoir un système où les navires se croiseraient par tribord dans les détroits afin d'éviter les collisions de front entre les navires marchands ordinaires. Les pétroliers seraient exclus et les navires de commerce ordinaires seraient assujettis à un système de guidage. Il n'en existe pas à l'heure actuelle mais on est heureusement en train d'en élaborer un. J'espère que le ministre pressera le ministre des Transports de donner suite à ce projet.

A la page 5099 du *hansard*, se trouve mon intervention à propos des définitions et des pouvoirs que cette loi accorderait au Canada en matière de contrôle, de réglementation et de prévention de l'immersion des déchets. Je dois employer ces termes parce que l'immersion est autorisée, dans une certaine limite, moyennant un permis. Je remarque que la page 3 du bill traite essentiellement des mers territoriales du Canada, des mers territoriales à 12 milles au large et des eaux intérieures du Canada à l'exclusion des eaux internes, les eaux internes étant définies comme n'étant pas des eaux intérieures. Ce libellé prête à confusion, mais nous devons l'accepter.

● (1610)

Une autre expression m'intrigue. Je suis fort heureux de voir apparaître le ministre pour la suite du débat. J'ai reçu une réponse du solliciteur général (M. Allmand), je crois, lorsque nous parlions de l'étrange aventure du navire *Answer* qui a manœuvré à travers les glaces de Montréal jusqu'à la haute mer pour éviter de se faire prendre. C'est arrivé en février. La GRC s'est approchée d'assez près du

navire à certains moments, puis a perdu de nouveau du terrain, mais, en fait, les agents de la GRC sont montés à bord et en sont descendus, parce qu'il n'était pas certain que le navire se trouvait bien dans les eaux canadiennes. D'après l'expression de l'hon. représentante, elle ne croit pas, pas plus que moi, d'ailleurs que le navire se trouvait hors des eaux canadiennes. L'expression utilisée en l'occurrence était «eaux historiques». Elle est excellente, mais je ne crois pas qu'elle dise grand chose au point de vue juridique. A mon avis, la mer territoriale ou les eaux territoriales du Canada en vertu du mandat du Canada comprennent toutes les eaux du fleuve Saint-Laurent jusqu'à la ligne droite ou plutôt jusqu'à 12 milles au delà de la ligne qui joint l'extrémité sud-est de Terre-Neuve à l'extrémité de la Nouvelle-Écosse, à l'exclusion toutefois d'une étrange petite anomalie au large de Terre-Neuve et dont le centre se situe dans l'archipel des îles Saint-Pierre et Miquelon. Ces eaux territoriales appartiennent au Canada. Il s'agit d'un territoire auquel s'appliquera cette loi régissant l'immersion en mer de déchets.

Mais je me demande pourquoi ce projet de loi ne renferme aucune disposition relativement à cette zone que le Canada pourrait très bien se voir confier ou très bien réclamer, je ne sais au juste, par suite de la Conférence sur le Droit de la mer. J'espère que le Canada pourra exercer sa compétence en matière de pollution sur les 188 milles qui s'étendent au delà des 12 milles. J'espère que ce bill renferme une disposition qui permettra d'englober cette zone. Sans doute y en a-t-il une. Il est probable qu'elle se camoufle sous quelque vague terminologie. La disposition se trouve probablement dans le bill et sinon, le ministre veillera sans doute à l'y insérer, car je suis bien certain que le ministre de l'Environnement tient autant que moi à la mesure et à ce que les règlements qui en régiront l'application aient une portée aussi vaste que possible, dans le cadre des lois nationales et internationales, en ce qui concerne les eaux côtières canadiennes.

Les peines sont stipulées à la page 10 du bill. Je les trouve excellentes. Elles sont sévères et elles me plaisent. Elles méritent considération. Peut-être devrions-nous les augmenter pour bien faire comprendre que le Canada prend au sérieux la réglementation régissant l'immersion de déchets dans la mer territoriale ou dans toute autre partie des eaux relevant de la compétence du Canada. L'amende est de \$100,000 dans les cas d'immersion d'une substance stipulée à l'annexe I. Elle est de \$75,000 dans les cas d'immersion d'une substance stipulée à l'annexe II. Elle est de \$50,000 quand il s'agit d'une substance non stipulée à l'annexe I ou II.

A propos d'immersion, nous devons considérer un autre aspect. Je veux parler de la vidange des réservoirs de pétroliers une fois leur cargaison déchargée. Le volume du pétrole qui colle aux parois de chaque réservoir à l'intérieur d'un pétrolier varie naturellement selon la viscosité du produit transporté. S'il s'agit de pétrole lourd, il en restera évidemment davantage sur les parois et au fond des réservoirs. S'il s'agit d'un produit volatil comme l'un des produits raffinés, il s'évaporerait probablement ou il n'en restera que très peu.

Les pétroliers utilisés dans le commerce international pour apporter le pétrole à nos ports doivent être nettoyés. A en croire les rapports, il peut rester 2,000 tonnes de pétrole non raffiné dans les réservoirs d'un pétrolier de 200,000 tonnes. Cela fait beaucoup de pétrole. A notre époque de vaches maigres dans le domaine énergétique, 2,000 tonnes de pétrole constituent toute une économie à réaliser.